EXP Ø239

C. O. A. C.
EXP. E. INTERNO Nº ∅ 239

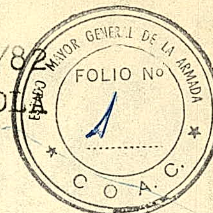
C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 3-D-1

CLASIFICADO

Desglosado OF. EA4R, DLA Nº 02/82 "S" - SE SACO FOTOCOPIA DE LA FOTOCOPIA.-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....../82
Letra EA4R,DLA



SECRETO

C.O.A.C. EXP. E INTE. NO Nº 0239

C.O.A.C. ARCHIVO Nº 3-D-1

PUNTA INDIO, 28 JUN 1982

OBJETO: E/Informe Operación MALVINAS.

CLASIFICADO

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA ESCUADRA AERONAVAL Nº 4

En cumplimiento de lo ordenado por Memorando EA4,CJ9 Nº 30/82"P", informo:

1. HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES.

Redactadas por el EM de la F.T.50 y del G.T. 80.1.

2. COPIA DEL DIARIO DE GUERRA.

Redactadas por el EM de la F.T.50 y del G.T.80.1.

3. PROCEDIMIENTOS TACTICOS.

3.1 Procedimientos Tácticos propios.

3.1.1. Vuelos de cruce transportando personal y material a MALVINAS:

Se distinguen dos etapas; la anterior a la presencia de la flota enemiga en proximidades de MALVINAS y la siguiente.
Con respecto a la primera, se cumplieron los procedimientos de vuelos de traslado normales.
Durante la segunda etapa, se mantuvo el nivel de traslado conveniete por consumo, hasta las 200 MN de la costa E de la IGTF, descendiéndose luego a vuelo rasante a 100 piés sobre el agua y por fuera de las costas de Malvinas para evitar la detección radar enemiga. Para el regreso se procedió a la inversa, iniciándose el ascenso a 200 MN de la costa E de la IGTF.
Se reservó la utilización del radar para situaciones que lo hicieran imprescindible ó por razones de EGA. Se mantenía además, permanentemente ligazón en comunicaciones, a fin de recibir la información de la situación aire brindada por el radar de Malvinas.

...///2.-

Nº ....
Letra ....



3.1.2. Vuelos de exploración:

No siendo tanto el medio aéreo como los sensores, adecuados para la tarea, se fijó en principio como parámetros tácticos, nivel de búsqueda entre 3.000 y 5.000 piés y emisión radar permanente.
El nivel de búsqueda establecido permitía un tiempo relativamente escaso para descender hasta vuelo rasante; ese bajo nivel de búsqueda disminuía considerablemente la autonomía.
La emisión radar contínua se fijó como consecuencia de no disponer de receptor MAE o detector de emisiones radar del enemigo, de forma tal que trabajando en la escala de 100 MN, existiera una cierta probabilidad de detectar unidades de superficie, con todas las limitaciones conocidas para un radar meteorológico.
Sumado a lo anterior, la mayoría de los tripulantes no tenían experiencia en vuelos de este tipo, en razón de la antigüedad, o bien por no tratarse de una tarea específica de la Escuadrilla en tiempo de paz.

3.1.3. Vuelos de apoyo de comunicaciones:

La posición del avión de apoyo de comunicaciones se fijó en un principio equidistante de Malvinas y de la IGTF, y a suficiente nivel de manera que se asegurasen las ligazones. Al constatar que, tanto en las misiones de ataque como en los cruces de los aviones de transporte, el enemigo disponía por la presencia del retransmisor, de un indicio que delata la la existencia de un vuelo, se fijó como máximo nivel 15.000' y distante 200 MN la posición de la estación de los probables piquetes radar.
La utilización del avión BE-200 como apoyo de comunicaciones normalmente permitió el preaviso ó la advertencia necesarias para los medios aéreos intervinientes.

3.1.4. Vuelos de reconocimiento:

Se cumplió este tipo de vuelos en la frontera terrestre y en la zona insular de la IGTF, utilizando los procedimientos normales sin inconvenientes, ya que se



efectuaron sobre territorio propio, y consecuentemente no hubo amenaza del enemigo.

3.2. Procedimientos tácticos del Enemigo.

No se analizan en razón de que los aviones de la Escuadrilla no entraron en contacto con las unidades del enemigo.

4. SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS

Considerando que los aviones no entraron en contacto con el enemigo, y lo expuesto en el punto 3.-, se concluye que esta Escuadrilla no experimentó sorpresas técnicas ni tácticas.

5. GUERRA ELECTRONICA

La Escuadrilla no implementó acciones de GE por cuanto no dispone de los medios correspondientes.
Sí en cambio, pudo comprobar la efectuada por el enemigo, mediante interferencia en los circuitos de comunicaciones, principalmente en HF. Facilitó en parte este accionar del enemigo, el hecho de mantener inalterables las frecuencias a lo largo de todo el conflicto.

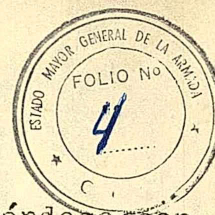
6. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL

6.1 Personal Superior

Siendo una Plana Mayor con una antigüedad sensiblemente menor que en las otras Unidades, su desempeño general en conjunto e individual fue altamente satisfactorio.
No obstante la amenaza de la gran capacidad interceptora enemiga, tanto en vuelos de cruce como en los de exploración, el espíritu de combate y el estado de ánimo mantuviéronse ponderablemente altos, apreciándose una marcada y generalizada predisposición a participar. Lo anterior cobra mayor realze en razón de conocerse la precaria capacidad de búsqueda y rescate del Grupo de Tareas, acentuada para el caso de los vuelos de exploración, por la ubicación de las areas.
El nivel de adistramiento ostentado permitió estar en condiciones de cumplir a nivel deseable, todos los vuelos ordenados a la Escuadrilla.

A pesar de que las operaciones comenzaron en un época del año poco favorable, en lo que respecta al Plan de Adiestramiento en Vuelo, este factor no gravitó en la continuidad

...///4.-



del cumplimiento de los vuelos ordenados, operándose con seguridad y eficiencia.

En oportunidad de completarse tripulaciones con pilotos no pertenecientes a la Escuadrilla y con una continuidad de vuelo en la misma distinta a la deseable, se apreció un rendimiento menor.

6.2 Personal Subalterno

Totalmente identificado con la situación, su afán por participar quedó demostrado a diario por las tripulaciones en el Teatro de Operaciones.
A su vez, el resto de la Dotación remanente en el destino mostró marcado interés en incorporarse a las operaciones evidenciándolo al cumplirse los relevos periódicos previstos.
En lo que respecta al adiestramiento, el nivel comprobado permitió disponer en servicio el total de las aeronaves desplegadas en el Teatro de Operaciones prácticamente en forma continuada. En oportunidad de efectuar inspecciones a las aeronaves, se reforzó con personal de mantenimiento que permaneció en zona durante el tiempo que demandó la inspección, por cuanto la dotación estable estaba constituida por las tripulaciones de los aviones, unicamente.

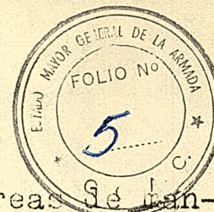
7. COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL

La instalación de nuevos equipos del complejo electrónico en un avión, con escaso margen de tiempo, redundó en la aparición de fallas frecuentes en parte del resto del equipamiento electrónico. Se apreció un gradual degradamiento de los aviones BE-200 en el rubro "avionics", a medida que se prolongaba el tiempo de permanencia en el Teatro de Operaciones, sin llegar a motivar que el avión quedara fuera de servicio.
La experiencia obtenida al mantenerse desde hace más de tres (3) años un avión BE-200 de estación permanente en la IGTF, permitió en esta oportunidad efectuar las previsiones logísticas bastante próximas a la evidencia práctica.

8. DEFICIENCIAS LOGISTICAS

No se apreciaron deficiencias logísticas en el Teatro de Operaciones respecto a los aviones, pudiéndose satisfacer los

...///5.-



requerimientos, ya sea en repuestos o bien en tareas de mantenimiento, mediante el resto de la Escuadrilla, en la BASE AERONAVAL PUNTA INDIO ó por medio del ARSENAL AERONAVAL Nº 1.

Lo expuesto precedentemente permitió por primera vez, y durante las operaciones, cumplir una inspección de 100 horas en un avión BE-200 en la IGTF.

El déficit de movilidad en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE afectó el desempeño de las tripulaciones a fin de cumplir el horario de vuelos, en razón de las distintas posiciones entre el hangar y la COC.

Se observó que el estado del equipamiento de supervivencia de los tripulantes provisto para la operación, deja que desear, dado el tiempo que hace que fueron incorporados al servicio.

9. INTELIGENCIA AMBOS BANDOS
EVALUACION A NIVEL COMANDO INFORMANTE

El enemigo dispuso de una gran capacidad para obtener información, por medios propios, la brindada desde las islas y la de orígen aliado.

La disponibilidad precedente le permitió trabajar sobre un cuadro suficientemente completo y permanente de información. Del lado propio la inteligencia operativa fue escasa, al no disponerse de medios en el tipo y cantidad necesarios, ni tampoco fuentes de información. Faltó una conveniente canalización de la información para aportar a la inteligencia operativa disponible para los prevuelos, ante la no existencia de una Central de Inteligencia con capacidad para obtener y procesar la información. No se pudo lograr, en forma fluída, la información proveniente de los pilotos de FAA al regreso de sus misiones.

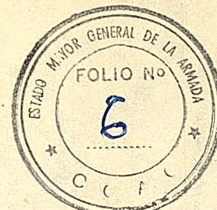
La información de las posiciones del enemigo, en particular el caso de las unidades navales, no cumplía con la actualización dinámica requerida, y necesaria para ser expuesta en los prevuelos; no obstante, se subsanó en parte este inconveniente, al actualizarse la información por medio del enlace radioeléctrico en vuelo.

10. VARIOS

10.1. Operaciones

10.1.1. Operaciones de superficie:

.../// 6.-



El Personal (incluyendo Subalterno), no entiende porqué no se enviaron con suficiente antelación a las islas, algunos buques que por sus características, si se hubiesen encontrado allí desde un primer momento, podría habérselos operado con éxito (caso Crucero ARA BELGRANO y lanchas rápidas ARA INTREPIDA e INDOMITA entre otros). Entiende claramente la imposibilidad de operar la flota como tal en el área de operaciones, dada la información satelitaria de que disponía el enemigo, complementada con la amenaza submarina nuclear.

10.1.2. Operaciones Submarinas

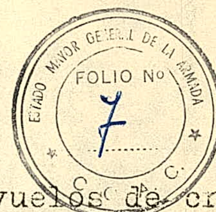
Existe una gran inquietud por aclarar la participación de los submarinos propios; no se entiende la ausencia de amenaza para con las unidades de superficie enemigas que evolucionaron cotidianamente en proximidades de PUERTO ARGENTINO, por ejemplo, y más aún la inexistencia de ataques submarinos propios.

10.1.3. Operaciones Aéreas:

Llama la atención los escasos resultados reales obtenidos por la aviación de ataque de la FAA, y más aún comparando a igualdad de avión, lo cumplido por la Aviación Naval.

El Personal reconoce los ponderables, coraje y decisión de los pilotos de la FAA, pero cuestiona las elevadas pérdidas en atención a los resultados.

Es evidente para todas las jerarquías, que el dominio aéreo fue atributo exclusivo del enemigo desde el primer ataque aéreo a P. Argentino; y consecuentemente las operaciones aéreas propias, manteniendo un riesgo considerable, se condicionaron a la evolución de la actividad aérea enemiga.



10.1.4. Operaciones Terrestres:

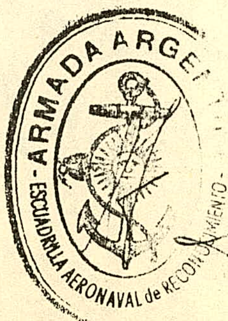
Los mecánicos de vuelo, durante los vuelos de cruce tomaron contacto con el personal de Ejército destacado en P. Argentino, y entendieron que los Conscriptos que integraban esas unidades en la gran mayoría de los casos, no habían recibido el adiestramiento mínimo.

Es sabido por todas las jerarquías, a través de personal que estuvo en Malvinas, las gruesas falencias logísticas de Ejército, fundamentalmente aprovisionamientos y equipos individuales, siendo difícil entender como para un clima riguroso como es el del teatro Malvinas no se proveyó el equipo individual necesario. Existen inquietudes por no haberse enviado en lugar de las unidades asentadas en climas templados a las especialmente aptas y adiestradas para el teatro en cuestión, al margen de saber la necesidad de mantener el dispositivo para con CHILE.
Paralelamente aprecia la sensible diferencia a favor de los efectivos de IM, respecto de las falencias mencionadas precedentemente.

10.2. Organización

Luego de la experiencia obtenida durante los aprestos efectuados a fines de 1978, surgió como necesario ubicar al Comando en el más alto nivel, y consecuentemente el EM, en el Teatro de Operaciones, fundamentalmente a fin de agilizar las operaciones y mejorar las comunicaciones (en los aspectos seguridad y funcionalidad).
A nivel del Grupo de Tareas propio, se entiende que el EM debió completarse y funcionar como tal, principalmente en el aspecto personal, dada la cantidad, su diversa procedencia y heterogeneidad, y finalmente por los problemas emergentes propios de las limitaciones de la zona.-

DISTRIBUCION: Original: destinatario - Duplicado: archivo.-



FERNANDO JOSE SOLA
CAPITAN DE CORBETA
COMANDANTE